



**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**  
Областна администрация  
Перник

**ОБЛАСТНА СТРАТЕГИЯ**  
**ЗА**  
**ПОДОБРЯВАНЕ**  
**БЕЗОПАСНОСТТА НА**  
**ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА**  
**НА**  
**ОБЛАСТ ПЕРНИК**  
**2011-2020 г.**

## **СЪДЪРЖАНИЕ:**

### **1. УВОД**

### **2. АНАЛИЗ НА ПЪТНОТРАНСПОРТНАТА ОБСТАНОВКА**

**2.1.** Пътна инфраструктура на територията на Област Перник

**2.2.** Преглед на извършените дейности по републиканската пътна мрежа на територията на Област Перник за 2011г.

**2.3.** Преглед на регистрираните пътнопревозни средства на територията на Област Перник до 2011г.

**2.4.** Преглед на жертвите от ПТП на територията на Област Перник за периода 2010-2011г.

2.4.1. Основни видове ПТП.

2.4.2. Място на настъпване на ПТП.

2.4.2.1. Място на ПТП

2.4.3. Участници в движението.

2.4.3.1. Възрастови групи

2.4.3.2. Пол

2.4.4. Поведение на водача.

2.4.4.1. По клас път

2.4.5. Най-вероятна причина за ПТП

2.4.6. Видове травми в следствие на ПТП.

**2.5.** Превенция на рискови обекти на територията на областта.

### **3. SWOT АНАЛИЗ**

### **4. ВИЗИЯ И ЦЕЛ**

### **5. КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ**

**5.1.** Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост.

**5.2.** Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействие на алкохол, наркотици или други упойващи вещества.

**5.3.** Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи.

**5.4.** Ограничаване на разсейването по време на шофиране.

### **6. СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО.**

**6.1.** Стратегическа цел I- Подобряване на управлението на безопасността на движението.

**6.2.** Стратегическа цел II - Безопасна инфраструктура.

**6.3.** Стратегическа цел III - Стимулиране използването на съвременни технологии за повишаване на пътната безопасност.

**6.4.** Стратегическа цел IV - Подобряване образованието и уменията на участниците в движението.

**6.5.** Стратегическа цел V - Повишаване на контрола по спазване правилата за движение.

**6.6.** Стратегическа цел VII - Подобряване на услугите за спешна помощ и грижите за намаляване на последствията от ПТП.

## **7. ЦЕЛЕВИ ГРУПИ**

**7.1.** Пешеходци.

**7.2.** Велосипедисти.

**7.3.** Мотоциклетисти и мотопедисти

**7.4.** Нови водачи

**7.5.** Водачи в напреднала възраст

**7.6.** Неправоспособни водачи

**7.7.** Пътници

**7.8.** Деца

**7.9.** Водачи на МПС за превоз на пътници и товари

## **8. ФИНАНСИРАНЕ**

## **9. МОНИТОРИНГ**

## **10. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

## 1. УВОД

Стратегията е разработена в съответствие с одобрената Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2012-2020г., въз основа на конкретната пътнотранспортна обстановка и характерните местни условия. Тя е рамков документ, задаващ насоките за изпълнение на политиката за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти.

Процесът на пътното движение е непрекъснато взаимодействие между трите основни фактора, определящи движението и неговата безопасност – поведението на участниците в движението, безопасността на пътната инфраструктура и на автомобилния парк, както и особено важния показател за намаляване на последствията – своевременна долекарска и специализирана медицинска помощ.

Намаляването на жертвите и загубите в резултат на пътнотранспортните произшествия следва да се търси в изменението на тези определящи аварийността фактори, чиято промяна изисква целенасочени действия и адекватни инвестиции.

## 2. АНАЛИЗ НА ПЪТНОТРАНСПОРТНАТА ОБСТАНОВКА

### 2.1 Пътна инфраструктура на територията на Област Перник.

На територията на Област Перник е разположена републиканска пътна мрежа с обща дължина 567,8 км., разпределена на класове пътища както следва:

- автомагистрала „Люлин“ – 9,905 км;
- I клас – 80,1 км;
- II клас – 65,8 км;
- III клас – 396 км;
- пътни връзки – 16 км.

Републиканските пътища са разпределени на шест общини – Перник, Радомир, Брезник, Трън и Ковачевци с общ брой на населените места – 170 /сто и седемдесет/.

### 2.2. Преглед на извършените дейности по републиканската пътна мрежа на територията на Област Перник за 2011г.

По републиканската пътна мрежа на територията на Област Перник за 2011г. са извършени следните дейности:

- отстраняване на повреди по настилките /изкърпване, ремонт на пукнатини, деформации и други/ - 23006,47 м<sup>2</sup> , в това число;

I клас – 4 782,01 м<sup>2</sup> ;

II клас – 4 041,35 м<sup>2</sup> ;

III клас – 14 183,11 м<sup>2</sup>;

- почистване на окопи и отводнителни съоръжения – 24 110 м.;
- попълване и подравняване на банкети – 1 120,5 м<sup>2</sup> ;
- полагане на хоризонтална маркировка – 15 258 м<sup>2</sup> ;
- почистване на свлачища и срутища, косене на тревни площи и изсичане на храсти, почистване на пътното платно, монтаж на парапети и други.

### **2.3. Преглед на регистрираните пътнопревозни средства на територията на Област Перник до 2011г**

На територията на Област Перник до 2011г. са регистрирани общо 61 041 (шестдесет и една хиляди и четиридесет и едно) пътнопревозни средства. От тях:

- автомобили – 57 521 бр. (леки – 51 437; товарни – 4 938бр.);
- специализирани ППС – 535 бр.;
- автобуси – 333 бр.;
- влекачи – 278 бр.;
- мотоциклети и мотопеди – 1 751 бр.;
- ремаркета – 1 769 бр.

### **2.4. Преглед на жертвите от ПТП на територията на Област Перник за периода 2010-2011г.**

През периода 2010-2011г. на територията на Област Перник в следствие на ПТП са загинали 16 /шестнадесет / лица и са били ранени 222 /двеста, двадесет и две /.

#### **2.4.1. Основни видове ПТП.**

|                                                         | Убити – брой | Ранени – брой |
|---------------------------------------------------------|--------------|---------------|
| ✓ блъскане на пешеходец                                 | 4            | 52            |
| ✓ блъскане на велосипедист                              | 0            | 11            |
| ✓ преобръщане                                           | 2            | 13            |
| ✓ сблъскване между МПС                                  | 4            | 80            |
| ✓ блъскане в крайпътно съоръжение, стълб, дърво и други | 4            | 47            |
| ✓ паркирано или спряло ППС                              | 2            | 5             |
| ✓ друг вид ПТП                                          | 0            | 14            |

#### 2.4.2. Място на настъпване на ПТП.

|                        | Убити – брой | Ранени – брой |
|------------------------|--------------|---------------|
| ✓ градовете            | 3            | 99            |
| ✓ селата               | 7            | 33            |
| ✓ извън населени места | 6            | 60            |
| ✓ автомагистрала       | 0            | 1             |
| ✓ друго                | 0            | 27            |

##### 2.4.2.1 Място на ПТП

|                        | Убити – брой | Ранени – брой |
|------------------------|--------------|---------------|
| ✓ пътен уличен участък | 10           | 106           |
| ✓ пътен възел          | 0            | 16            |
| ✓ мост                 | 0            | 13            |
| ✓ друго място          | 6            | 87            |

#### 2.4.3. Участници в движението.

|             | Убити – брой | Ранени – брой |
|-------------|--------------|---------------|
| ✓ водачи    | 8            | 73            |
| ✓ пътници   | 4            | 69            |
| ✓ пешеходци | 4            | 17            |
| ✓ друго     | 0            | 63            |

##### 2.4.3.1. Възрастови групи

|                      | Убити – брой | Ранени – брой |
|----------------------|--------------|---------------|
| ✓ от 0 до 9 години   | 0            | 5             |
| ✓ от 10 до 14 години | 0            | 13            |
| ✓ от 15 до 17 години | 3            | 34            |
| ✓ от 18 до 24 години | 7            | 56            |
| ✓ от 25 до 64 години | 5            | 85            |
| ✓ над 64 години      | 1            | 29            |

#### 2.4.3.2. Пол

|        | Убити – брой | Ранени – брой |
|--------|--------------|---------------|
| ✓ жена | 0            | 109           |
| ✓ мъж  | 16           | 113           |

#### 2.4.4. Поведение на водача.

|                                                                      | Убити – брой | Ранени – брой |
|----------------------------------------------------------------------|--------------|---------------|
| ✓ превишена и несъобразена скорост на движение на МПС                | 8            | 92            |
| ✓ неправилно изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение | 3            | 22            |
| ✓ отнемане на предимство на ППС                                      | 1            | 29            |
| ✓ отнемане на предимство на пешеходец                                | 0            | 21            |
| ✓ управление на МПС под въздействие на алкохол                       | 1            | 28            |
| ✓ друго нарушение на водача                                          | 2            | 30            |

#### 2.4.4.1. По клас път

|              | Убити – брой | Ранени – брой |
|--------------|--------------|---------------|
| ✓ първи клас | 10           | 102           |
| ✓ втори клас | 0            | 94            |
| ✓ трети клас | 6            | 26            |

#### 2.4.5. Най-вероятна причина за ПТП

|                                  | Убити – брой | Ранени – брой |
|----------------------------------|--------------|---------------|
| ✓ нарушение на водач             | 10           | 218           |
| ✓ нарушение на пешеходец         | 0            | 1             |
| ✓ техническа неизправност на ППС | 0            | 2             |
| ✓ друга причина                  | 6            | 1             |

#### 2.4.6. Видове травми в следствие на ПТП.

|                           | Общо - брой |
|---------------------------|-------------|
| ✓ травми, довели до смърт | 16          |
| ✓ леки телесни повреди    | 100         |

От изложените по-горе статистически данни за жертвите от пътнотранспортните произшествия за периода 2010-2011г. се правят следните изводи:

- Най-голям е броят на пътнотранспортните произшествия и жертвите от тях, в следствие на превишена и несъобразена скорост – 48% от общия брой, следван от отнемане на предимство на ППС с 14% и неправилно изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение - 13%;

- При основните видове ПТП челно място заемат страничните удари с 52%, следвани от челните удари – 23% и преобръщане на МПС – 13%;

- Най-често жертвите от ПТП са по вина на водачи на МПС – 44% от общия брой жертви;

- По място на настъпване на ПТП, градовете са на челна позиция с трима убити и 99 ранени или 46% от общия брой жертви.

Изложените статистически данни не са изчерпателни, но въз основа на тях могат да се определят най-точните и ефективни мерки, които ще доведат до значително намаляване на жертвите по пътищата.

## **2.5. Превенция на рискови обекти на територията на областта.**

Във връзка с подобряване на безопасността по пътищата на територията на Област Перник, органите на централните и местни власти, ангажирани с проблема поддържат постоянна връзка помежду си. Съвместно се откриват местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия и след предприемане на необходимите мерки, съответните се отстраняват.

На пътната мрежа в експлоатация се извършват периодични инспекции и проучвания за възможното въздействие на ремонтни работи по пътя върху безопасността на пътния поток.

При проектиране на пътни връзки към крайпътни обслужващи обекти се обръща внимание на безопасни модели за направление на движението, с водещ приоритет - избягване на конфликтни точки между участниците.

Обезопасяването на пътното пространство се прави ежегодно, чрез поставяне на нови или подмяна на стари стоманени предпазни огради, пътни знаци, маркировки, изсичане на храсти и окосяване на тревни площи.

### 3. SWOT АНАЛИЗ

| СИЛНИ СТРАНИ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | СЛАБИ СТРАНИ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Добра информираност и обективно разпознаване на проблема с пътната безопасност;</li> <li>➤ Готовност да се осъществят нужните промени;</li> <li>➤ Наличие на международни пътища: I-1 (Е-79 Видин-София-Кулата) и I-6 (Е-871 Гюешево-София-Бургас);</li> <li>➤ Висока гъстота на републиканската пътна мрежа (228,049 км/1000 кв.км) на територията на областта сравнена с останалите области в страната;</li> <li>➤ Развита система за обществен транспорт;</li> <li>➤ Висока степен на електрификацията на железопътния транспорт;</li> <li>➤ Наличие на пунктове за провеждане на годишен технически преглед на моторните превозни средства на територията на област Перник, с постоянно видеонаблюдение целящо гарантиране на контрол върху изправността на превозните средства;</li> <li>➤ Напълно завършена и действаща автомагистрала „Люлин“.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Незадоволително състояние и ниво на поддържане на съществуващата вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка;</li> <li>➤ Пътищата, отговарящи на международните стандарти за сигурност са недостатъчни;</li> <li>➤ Технически и морално остарял транспортен парк;</li> <li>➤ Липса на изградени пешеходни и велосипедни алеи като алтернативна форма на придвижване;</li> <li>➤ Ниска пътна култура на участниците в движението по пътищата;</li> <li>➤ Неефективни курсове за обучение на бъдещи водачи на моторни превозни средства и липса на полигони за обучението им;</li> <li>➤ Неефективно функционираща система за събиране на глобите от нарушителите на правилата за движение по пътищата.</li> </ul> |

## ВЪЗМОЖНОСТИ

- Изграждане на високоскоростен път София-Гюешево;
- Модернизация на сектора чрез инвестиции в инфраструктурата и нови технологии;
- Повишаване на качеството, безопасността и надеждността на транспортните услуги, чрез въвеждане на интелигентни системи за управление и контрол на транспорта;
- Модернизиране на ГКПП на територията на областта и изграждане на подходящ трансграничен коридор осигуряващ безопасното движение на голямогабаритни превозни средства ( ТИР и др.);
- Завършване на незавършено строителство;
- Повишаване качеството на общественя градски и железопътен транспорт по отношение на удобство, , точност, комуникатвност и сигурност;
- Създаване на постоянен мониторинг за своевременното откриване, сигнализиране и обезопасяване на съответните участъци с регистрирана концентрация на ПТП;
- Изграждане на подземни, наземни и надземни паркинги с цел освобождаване на пътното платно

## ЗАПЛАХИ

- Недостиг на финансови средства за стандартно поддържане, модернизация и развитие на наличната транспортна инфраструктура;
- Значителен ръст на пътуванията с лични МПС, водещ до ускорена амортизация на пътната инфраструктура;
- Липса на синхрон с приоритетите на ЕС;
- Недобра координация и диалог между институциите, отговорни за безопасността на движението по пътищата;
- Неизпълнение на предвидените планове за действие по отношение на превенцията на ПТП;
- Некачествено изпълнение на нови инфраструктурни проекти.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <p>от спрели и паркирани автомобили предвид нарастващия брой на МПС;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Прилагане на най-добри практики на страни от Европейския съюз;</li> <li>➤ Използване на част от събраните глоби за инвестиране в безопасността на движение;</li> <li>➤ Изграждане на учебни полигони за бъдещите водачи на МПС;</li> <li>➤ Усъвършенстване на диалога с гражданското общество и бизнеса на територията на областта с цел повишаване на културата за движение по пътищата;</li> </ul> |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

#### 4. ВИЗИЯ И ЦЕЛ.

**4.1.** Визия за безопасно движение по пътищата: "Безопасно движение по пътищата – споделена отговорност"

**4.2.** Цел на стратегията: "Намаляване на пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо показателите до 2010г."

4.2.1. "Подобряване на инфраструктурата"

4.2.2 "Подобряване на контрола върху спазването на правилата за движение по пътищата"

4.2.3. "Намаляване на броя на убитите и тежко ранените при ПТП с 50%, спрямо показателите до 2010г."

#### 5. КЛЮЧОВИ ФАКТОРИ

**5.1.** Ограничаване влиянието на превишената и несъобразена скорост

Превишената и несъобразена скорост е основната, най-често срещана причина за загуба на управление на моторното превозно средство, за удължения спирачен път и тежестта на повреждане на човешкото тяло при пътнотранспортно произшествие. Най-често поради несъобразена и превишена скорост водачът на МПС не е в състояние да осъществи основното си задължение съгласно чл.20 ал. 2 от

ЗДвП „да контролира непрекъснато пътното превозно средство което управлява“. Намаляването на скоростта на движение само с 5% може да доведе до намаление на смъртните случаи с 20% и на ранените с 10%.

За ограничаване превишената и несъобразена скорост по пътищата на територията на Област Перник е целесъобразно:

- Организиране от Областна администрация - Перник на информационни кампании за ползата от пътуването с подходяща скорост, особеностите на движението по скоростните пътища и в населените места на територията на Област Перник;

- Организиране и провеждане на областен диалог за обяснение и обосновка на ползата от намалението на скоростта за безопасността и допълнителните екологични и икономически ползи, отнасящи се до намаляване на емисиите, разхода на гориво и шума;

- Участие при разработване на областен план за изграждане на интегрирана областна система от технически средства и системи за контрол на скоростните режими по областната пътна мрежа.

**5.2.** Намаляване броя на водачите, управляващи под въздействие на алкохол, наркотици или други упойващи вещества.

Употребата на алкохол, наркотици и други упойващи вещества е един от основните фактори за настъпване пътнотранспортни произшествия с особено тежки последствия. За ограничаване броя на пътнотранспортните произшествия с тежки последици по вина на водачи под въздействието на алкохол наркотици и други упойващи вещества следва да се предприемат конкретни действия като:

- Организиране и провеждане на областни кампании и инициативи за повишаване познанията на населението относно опасностите, свързани с управлението на МПС от водачи под въздействие на алкохол, както и последиците при ПТП поради тази причина;

- Създаване на условия за даване на по-голяма обществена гласност за случаите на управление на МПС или причиняване на ПТП от водачи под въздействие на алкохол;

- Повишаване информираността относно лекарствата, при вземането на които управление на МПС е недопустимо.

**5.3.** Повишаване ползваемостта на обезопасителните колани, каски и детските обезопасителни системи.

Ползваемостта на обезопасителните средства от водачите и пътниците оказва непосредствено влияние върху тежестта на нараняванията при пътнотранспортно произшествие на пътниците в автомобила или на мотоциклета. Ползването на колани, каски и детски седалки е важен фактор за намаляване тежестта на травмите

при пътнотранспортно произшествие. Повишаването на ползваемостта на обезопасителните средства ще се търси чрез:

- Организиране и провеждане на открити контролни проверки с участието на обществени организации и медии по отношение ползването на обезопасителните средства от водачите и пътниците в и на МПС;

- Организиране и провеждане на обществени обсъждания за травмите, които се получават при не ползване на обезопасителни колани, каски и детски обезопасителни седалки;

#### **5.4. Ограничаване на разсейването по време на шофиране.**

Източниците за отвличане на вниманието на водача, както в рамките на превозното средство, така и общо в околната среда, са се увеличили значително през последните години. Съвременните превозни средства могат да имат на борда DVD, сателитна навигация, сложни звукови системи, климатичен контрол, както и звуков и визуален сигнал за повреда на превозното средство, които се конкурират за вниманието на водача. Въпреки че е много трудно да се определи ефектът на всички тези източници на разсейване върху тежките произшествия по пътищата, те са признати като основен и потенциално нарастващ проблем. Към разсейването се отнасят и пушенето, пиенето на течности и храненето по време на движение.

Хората ще продължат да се разсейват по време на шофиране и не е възможно да се изкорени или постави извън закона всяка форма на разсейване.

Влиянието на източници на разсейване, както вътре, така и извън превозните средства, трябва да бъде наблюдавано и постоянно ограничавано. Вредите от разсейването могат да бъдат минимизирани като се:

- Провеждане на информационни и контролни кампании за повишаване познанията на участниците в движението за опасностите от разсеяното шофиране;

- Активна контролна дейност по отношение ползването на мобилни телефони по време на движение.

#### **5.5. Ограничаване влиянието на умората върху тежките ПТП.**

Ефектът от умората върху тежките произшествия по пътищата непрекъснато нараства. Умората е фактор, допринасящ за катастрофите при дълги пътувания, а също и в кратки пътувания, когато водача е бил лишен от сън. В условията на високите скорости всяко задремване на волана е фатално. Ограничаването на влиянието на умората върху тежките пътнотранспортни произшествия може да се постигне чрез различни подходи:

- Провеждане на информационни кампании за повишаване познанията на участниците в движението за влиянието на умората върху способността за шофиране;

- Засилване контрола по спазване на режимите на движение и на почивките от професионалните водачи.

#### **5.6. Ограничаване на агресията по пътищата.**

Агресията по пътищата се изразява в явно демонстриране на поведение, negliжиращо правата на останалите участници в движението. Агресията по пътищата е проявление на безотговорно и пренебрежително отношение към правилата за движение по пътищата, физическите закони, етиката спрямо другите участници в движението, както и към собствения живот, здраве и свобода.

Намаляването на агресията по пътищата изисква преди всичко системен подход за повишаване на отговорността за безопасно движение, както на отделните участници така и непримиримостта на обществото към нарушение на правилата за движение. В тази насока:

- Провеждане на обществени дискусии във връзка с психологията и мотивите за агресивното поведение по пътищата.

### **6. СТРАТЕГИЧЕСКИ НАПРАВЛЕНИЯ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО**

#### **6.1. Стратегическа цел I - Подобряване на управлението на безопасността на движението**

Оперативна цел 1: Координация на институциите на територията на Област Перник за постигане целите на стратегията за намаляване на жертвите при ПТП чрез реализацията на конкретни планове и програми за действие.

Оперативна цел 2: Диалог между гражданското общество, организации от частния сектор и Областна администрация - Перник по проблемите на превенцията на ПТП.

Оперативна цел 3: Алтернативни форми на придвижване на територията на Област Перник чрез:

- повишаване качеството на обществения градски и железопътен транспорт по отношение на удобство, комфорт, точност и комуникативност;
- стимулиране на общините да развиват обществения транспорт;
- създаване на стандарти и предпоставки за екологични и транспортно ефективни инфраструктурни решения;
- насърчаване на пешеходното придвижване и карането на велосипед в контекста на предимствата за личното здраве и безопасността на движението.

Оперативна цел 4: Безопасно шофиране, включително и през работно време чрез:

- въвеждане на дисциплинарен механизъм за повишаване културата на водачите - държавни служители, към подобряване на личната и обществената безопасност на движението;

- изучаване и прилагане на положителните практики в тази насока.

## **6.2. Стратегическа цел II - Безопасна инфраструктура**

Предприемане на приоритетни мерки за оптимизация на пътната инфраструктура в участъците от пътната мрежа с регистрирани високи стойности на ПТП, както и осъществяване на постоянен мониторинг за своевременно откриване, сигнализиране и обезопасяване на съответните участъци. В тази връзка следва да се развият последователни политики за устойчиво развитие на пътната инфраструктура с цел гарантиране на по-голяма безопасност на движението и да се предприемат действия за осигуряване на необходимите финансови средства.

Оперативна цел 1: Периодично извършване на инспекции на областната пътна мрежа.

Оперативна цел 2: Анализирание с цел квалифиране на пътищата от областната пътна мрежа според тяхното предназначение, интензивност на движение и безопасност.

Оперативна цел 3: Извършване на анализи на регистриращите се тежки пътнотранспортни произшествия от гледна точка на влиянието на пътната инфраструктура върху тяхното настъпване с цел предприемане на мерки за ограничаване на тяхната повтораемост.

Оперативна цел 4: Насърчаване изграждането на областна велоомрежа и интегрирането ѝ към републиканската.

Оперативна цел 5: Анализ и подготовка на програма за обезопасяване на железопътните прелези на територията на Област Перник.

Оперативна цел 6: Разработка на насоки и прилагане на мерки за намаляване на пешеходните злополуки в населените места.

Оперативна цел 7: Изграждане на подземни, наземни и надземни паркинги с цел освобождаване на пътното платно от спрели и паркирани автомобили, за намаляване на задръстванията и ускоряване придвижването на МПС.

## **6.3. Стратегическа цел III - Стимулиране използването на съвременни технологии за повишаване на пътната безопасност.**

Интелигентните транспортни системи (ITS) обхващат широк диапазон от технически решения, предназначени за усъвършенстване на транспорта чрез подобряване на мобилността и повишаване на безопасността в пътния трафик.

Телематиката (комбинация от телекомуникации и информатика) използва модерни технологии за посрещане на транспортните нужди.

Оперативна цел 1: създаване на организация и условия за изпълнение на изискванията на Европейската директива за интелигентни транспортни системи (ИТС) на територията на Област Перник.

Оперативна цел 2: разработване на различни форми на сътрудничество между Областна администрация - Перник, индустрията, научните звена, неправителствените организации по прилагането на интелигентните транспортни системи.

#### **6.4. Стратегическа цел IV - Подобряване образованието и уменията на участниците в движението.**

Институциите на територията на Област Перник ще насърчават и подкрепят дейността по непрекъснатото ограмотяване на обществото по проблемите на безопасността.

Оперативна цел 1: Провеждане на кампании за повишаване знанията и отговорността на участниците в движението.

Оперативна цел 2: целенасочена медийна политика за отразяване на опасностите по пътищата, повишаване познанията на участниците в движението и отговорността на отделните институции и организации за безопасно движение по пътищата.

#### **6.5. Стратегическа цел V Повишаване на контрола по спазване правилата за движение.**

Оперативна цел 1: подобряване на координацията и повишаване на ефективността от взаимодействието между Областна администрация - Перник и структурите на контролните органи на различните институции.

Оперативна цел 2: популяризиране на системата „Вие употребявате алкохол - ние управляваме“.

Оперативна цел 3: усъвършенстване на стратегията и тактиката за осъществяване на контрол по спазване на правилата за движение по време и място в съответствие с резултатите от аварийността и потенциално опасните участъци и интервали.

#### **6.6. Стратегическа цел VII - Подобряване на услугите за спешна помощ и грижите за намаляване на последствията от ПТП.**

Оперативна цел 1: Усъвършенстване на системата за оповестяване за настъпилото ПТП с пострадали хора.

Оперативна цел 2: Усъвършенстване на системата за оказване на долекарска медицинска помощ.

Оперативна цел 3: Оптимизиране времето за пристигане на екипите за оказване на специализирана медицинска помощ.

Оперативна цел 4: Усъвършенстване на системата по оказване на болнична травматологична помощ и оценка на нейното качество.

Оперативна цел 5: Усъвършенстване на системата за оказване на посттравматични грижи за пострадалите при ПТП.

Оперативна цел 6: Разширяване на научните изследвания и прилагане на положителните световни практики.

## **7. ЦЕЛЕВИ ГРУПИ**

Целевите групи са систематизирани според степента на тяхната уязвимост, според честотата на участието им в пътния травматизъм и необходимостта от конкретна превенция.

### **7.1. Пешеходци.**

Пешеходците са най-уязвимата група участници в движението. Настъпилите ПТП с пешеходци са обусловени от високата конфликтност на пътната инфраструктура в населените места, слабото разделение на транспортните от пешеходните потоци, ниската транспортна култура и дисциплина на пешеходците и неадекватната скорост на движение от страна на водачите на МПС.

За ограничаване и намаляване на пешеходната аварийност ще се предприеме:

- организиране и провеждане на областни кампании за опазване живота и здравето на пешеходците в пътното движение, формиране на уважение към пешеходеца и одобряване на контакта пешеходец - водач;
- участие в разработването на система от мерки за изграждане на адекватна транспортна система за осигуряване на мобилност за хората с увреждания.

### **7.2. Велосипедисти.**

Велосипедистите са втората по уязвимост група участници в движението след пешеходците. Велосипедното движение е екологичен транспорт, повишаващ физическата активност и здраве на хората и изискващ минимални лични разходи. На територията на Област Перник велосипедното движение е все още слабо развито, поради липса на безопасни условия на придвижване. В тази връзка следва да се обърне особено внимание в насока осигуряване на безопасни условия за

придвижване и повишаване знанията за опасностите както на велосипедистите, така и на автомобилистите. За целта е целесъобразно:

- участие в създаването на национална веломрежа по пътищата на нашата страна като част от европейската веломрежа.
- насърчаване на общинските структури за проектиране и изграждане на велосипедни алеи, пътеки и зони;
- създаване на предпоставки за обучение на децата за управление на велосипед като елемент от общото обучение за безопасно участие в пътното движение;
- стимулиране и разширяване на обхвата на децата в състезанията по приложно колоездене;
- провеждане на кампании за повишаване ползваемостта на обезопасителните каски от велосипедистите, особено от децата до 14 години;
- повишаване на видимостта на велосипедите и велосипедистите при движение през тъмната част от денонощието;

### **7.3. Мотоциклетисти и мотопедисти**

Мотоциклетистите и мотопедистите излагат човешкото тяло на външната среда, което го прави директно уязвимо на неблагоприятните външни влияния. Често тази група водачи пренебрегва и правилата за движение по пътищата, което е предпоставка за извършването на тежки пътнотранспортни произшествия. За намаляване броя на убитите и ранени мотоциклетисти и мотопедисти е необходимо:

- организиране и провеждане на кампании за безопасно управление на мотоциклети и мотопеди при различни условия за движение и огласяване на последиците от ПТП с участието на мотоциклетисти и мотопедисти.

### **7.4. Нови водачи.**

Участието на нови водачи в пътнотранспортни произшествия е в пъти по-голям, в сравнение с водачите с опит. Факторите, допринасящи за това са неопитност, психическа или физическа незрялост, склонност към риск, подценяване на опасни ситуации, употреба на алкохол и упойващи вещества и други. За целта е необходимо:

- съдействие за изграждането на специализирани полигони за обучение по управление в усложнени условия и критични ситуации;
- провеждане на информационни кампании, свързани с безопасното участие в движението на младите водачи, повишаване ангажиментите на семействата и институциите, имащи отношение към проблема.

### **7.5. Водачи в напреднала възраст.**

Водачите в напреднала възраст получават физически промени, които могат да повлияят на възможността им за безопасно управление, като промени в зрението,

промени на времето за реакция, промени в гъвкавостта на тялото и др. Удължава се времето на мозъка да обработи информацията, с което значително се удължава времето на реакция при поява на опасности. Значително по-слаба е физическата възможност на възрастните хора да понасят удари, поради което при ПТП с относително ниска тежест нараняванията са фатални. За да участва безопасно в движението един водач в напреднала възраст във всеки един момент трябва да знае своите възможности и промените които настъпват с възрастта. За целта е необходимо:

- провеждане на информационни кампании за повишаване познанията на участниците в движението за промените в техните възможности, които настъпват след определена възраст. Оценка влиянието им върху безопасността на движението, както и осъзнаване на необходимостта от промяна на стила на управление.

#### **7.6. Неправоспособни водачи**

Неправоспособните водачи са групата, по вина на която стават най-тежките пътнотранспортни инциденти. Тревожно е, че през последните години постоянно нараства броят на неправоспособните водачи. За ограничаване на тази тенденция е целесъобразно:

- организиране и провеждане на кампании за запознаване с опасностите и резултатите от тежките ПТП с цел повишаване на обществената отговорност и непримиримост.

#### **7.7. Пътници.**

Пътниците най-често стават жертва на неразумно поведение на водачи на МПС. Тежките последствия за пътниците при пътнотранспортни произшествия най-често е свързана с игнориране на обезопасителни средства. За подобряване безопасността на пътниците нужно:

- организиране и провеждане на кампании за повишаване знанията на пътниците за опасностите, които ги застрашават от неразумно поведение на водачите и не ползването на обезопасителните средства.

#### **7.8. Деца**

Децата, наред с пешеходците и велосипедистите попадат в групата уязвими участници в движението. Основна отговорност за големия брой деца - жертви на пътнотранспортни произшествия носят възрастните - родители, учители, участници в движението, държавни институции, организатори на движението, общински власти и др, поради игнорирането на проблема с обучението и формирането на навици за безопасно участие в движението, правилен превоз на децата и създаване на безопасна инфраструктура, съобразена с особеностите на детската възрастова група и добър личен пример от стана на възрастните участници в движението. За целта е необходимо:

- обучение и формиране на навици за безопасно участие в движението;
- правилен превоз на децата;
- създаване на безопасна инфраструктура, съобразена с особеностите на детската възрастова група;
- добър личен пример от стана на възрастните участници в движението.

#### **7.9. Водачи на МПС за превоз на пътници и товари.**

Професията, водач на МПС на пътници и товари изисква повишени знания и умения, етика и дисциплина за спазване на правилата за движение и режимите на работа и почивка. Участието в движението на водачите на МПС на пътници и товари е ежедневно, което и формира ритъма на това движение със своята дисциплина и умения. В тази насока следва да продължи работата за ограничаване на грешките и нарушенията допускани от тези водачи.

### **8. ФИНАНСИРАНЕ**

Финансовото обезпечаване на заложените стратегически цели може да се постигне чрез:

- проекти по системата за публично-частното партньорство;
- кандидатстване по национални и международни проекти по безопасността на движението по европейска програми;
- осигуряване на алтернативни източници за финансиране на безопасността на движението.

### **9. МОНИТОРИНГ**

- организиране на дейността по изпълнение на областната стратегия посредством изготвяне на годишни програми;
- утвърждаване на практика за проследяване процеса по реализиране на заложените в стратегията мерки и тяхното влияние върху пътнотранспортната обстановка;
- създаване на организация за оценка приноса на отделните институции за изпълнение целите на стратегията и намаляване на жертвите по пътищата;
- организиране и провеждане на обществени дискусии за изпълнение на стратегията и изменение на пътнотранспортната обстановка;
- провеждане на междинна оценка за изпълнение целите на стратегията и постигнатите резултати през 2014 г.

## 10. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Настоящата стратегия е изготвена въз основа на Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г., приета е на работна среща, проведена на 22.03.2012г. Същата подлежи на актуализация при настъпване на нормативни промени и при осъществяване на инфраструктурни проекти.

Крайният успех ще зависи от готовността на отделните институции, организации и гражданското общество на територията на Област Перник за подкрепа на промените, които са необходими за подобряване на безопасността на движението по пътищата.